LA FORMULE MAGIQUE

COMPARO

- KTM 990 SMT
- Triumph 1050 Tiger ABS
- Ducati 1100 Monster

NOUVEAUTÉ 2009

KTM 990 SMT
- **Moteur :** V2, 4 t., eau
- **Puissance :** 106 ch à 9 000 tr/min
- **Poids avec pleins :** 222 kg

Prix : 12 390 €

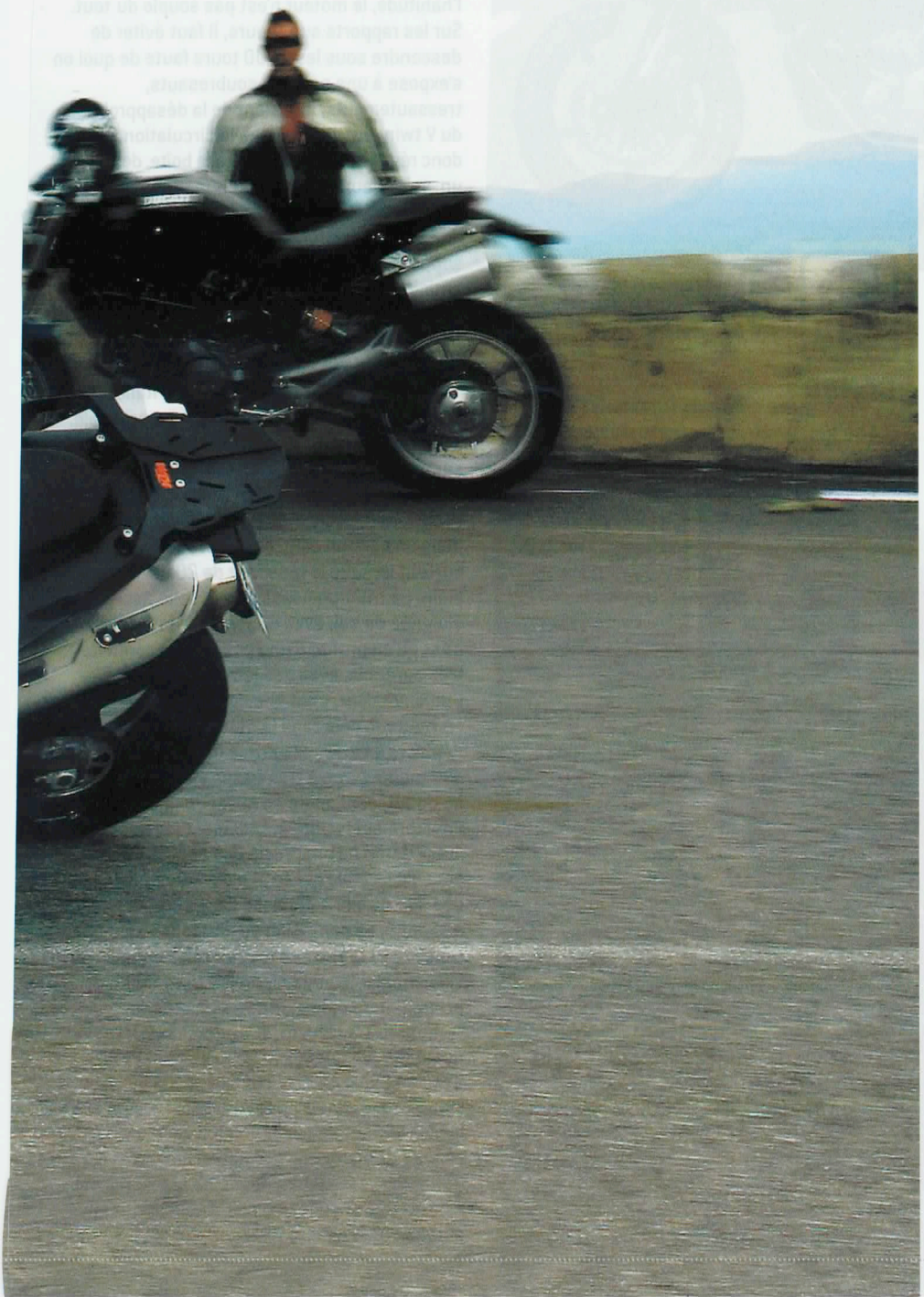
Triumph 1050 Tiger ABS
- **Moteur :** 3 cyl., 4t., eau
- **Puissance :** 106 ch à 9 400 tr/min
- **Poids avec pleins :** 231 kg

Prix : 11 600 €

Ducati 1100 Monster
- **Moteur :** V2 à 90°, 4t, air/huile
- **Puissance :** 95 ch à 7 750 tr/min
- **Poids avec pleins :** 191 kg

Prix : 11 200 €

Texte : Eric Maurice ■ Photos : Remi Mothré MEE



Après avoir ciblé les marchés de niches avec des motos radicales et une communication volontiers provocatrice, KTM nuance son propos en lançant la 990 SMT, une Supermoto plus accueillante, plus facile et plus polyvalente. Afin de mieux situer le cocktail qu'elle propose nous l'avons mise face à la Ducati 1100 Monster, roadster joueur par excellence, et à la Triumph 1050 Tiger, ex trail devenu routière.

Impliqué dans le tout terrain depuis plusieurs décennies, KTM n'est venu à la moto de route que récemment. Désireuse d'associer son nom à des produits très exclusifs pour se construire une image forte et distinctive auprès d'une clientèle à conquérir, la marque autrichienne a volontairement investi des créneaux très ciblés comme le Supermotard. La Duke d'abord, puis les Superduke et Supermoto à l'arrivée du bicylindre LC8, ont permis à KTM de montrer son savoir-faire, voire son habileté à réaliser des motos très euphorisantes mais trop marquées par un côté exclusif qui en restreint le champ d'action en même temps que l'audience. La SMT qui vient de faire son entrée sur le marché, marque donc une étape dans l'histoire récente de KTM constructeur de motos de route, puisque avec elle la firme de Mattighofen signifie son envie de toucher une clientèle plus large. Reste à voir comment on s'est sorti d'affaire, le compromis étant un art réputé difficile, voire risqué...

2 trails défroqués et un roadster convaincu

Seuls les connaisseurs, très au courant de la production KTM, repèreront la SMT comme un nouveau modèle. Elle reste en effet très proche de la SM puisque les seules différences visibles sont un carénage plus important, une selle plus épaisse, un large porte-paquet en résine dans le prolongement de la selle et des supports de bagages montés en série. Techniquement, les changements se limitent aux suspensions dont les débattements ont été ramenés à 160 mm pour l'avant et 180 mm pour l'arrière au lieu de respectivement 200 et 210 mm sur la Supermoto. Reste le prix, majoré de 700 €, qui positionne la SMT au dessus de la barre symbolique des 12 000 €. Autre "trail défroqué", ➤

la Triumph 1050 Tiger a renoncé à toute idée d'évasions à l'écart des routes bitumées contrairement à sa devancière qui suggérait cette possibilité. Mais, le passage à des roues de 17 pouces et l'adoption de suspensions aux débattements "normaux" en ont fait une pure routière, appréciée pour son côté spacieux, son moteur expressif et son compromis confort-efficacité. Disponible avec l'ABS, susceptible d'être équipée d'une bagagerie spécifique, elle peut même se transformer en voyageuse au long cours. Pour défendre le choix opposé à cette tendance consensuelle, nous avons choisi la 1100 Monster. Un roadster dans la pure acceptation du terme mais qui témoigne malgré tout d'une vraie remise en question du constructeur italien dans sa façon d'envisager l'authenticité d'une moto. On oublie le mythe de la Ducat' pure et dure réservée aux aficionados, place à une moto plus facile d'accès qui arrête de confondre caractère et caractériel. Techniquement, la 1100 constitue une franche rupture avec la lignée Mostro originelle. Si son moteur s'inscrit dans une descendance directe du célébrissime bicylindre en L, le châssis en revanche est totalement nouveau. S'il reste fidèle au treillis tubulaire, emblématique de la marque, sa structure est celle de la récente 696, plus moderne dans sa construction comme dans son équilibre.

Au prix de changements relativement mineurs, KTM a réussi à rendre la SMT plus facile, plus polyvalente, sans rien lui enlever de son équilibre.

1>. KTM. 990. SMT.

CONSO
7,3 LITRES / 100 km

Points FORTS
- Moteur sympa et très exploitable
- Comportement épatant
- Confort et position

Points FAIBLES
- Quelques détails typés TT
- Moto encore un peu haute
- Appétit supérieur aux copines

Georges
« La KTM. Avec elle, j'arrive à peu près à vous suivre. Je me sens bien dessus, très en confiance ».

La SMT réussit à être à la fois confortable et redoutable d'efficacité en conduite sportive.

De vraies différences

Malgré les efforts de Bologne pour améliorer la facilité d'accès de son roadster, la Monster 1100 reste un peu déroutante au premier contact. La position de conduite ne ressemble à aucune autre. D'ailleurs quand on suit l'Italienne, son pilote donne l'impression d'être complètement tassé sur l'avant, avec les coudes écartés à la manière d'un Ben Spies à la conquête de la Super Pole. Il faut s'y faire, accepter ce guidon large, droit, une direction très vivante, qui réagit au moindre mouvement, en contraste avec le reste de la moto plutôt rigide et résistant à suivre l'avant. Autre souci, qui là peut franchement rebuter même avec l'habitude, le moteur n'est pas souple du tout. Sur les rapports supérieurs, il faut éviter de descendre sous les 4000 tours faute de quoi on s'expose à une série de soubresauts, tressautements, attestant de la désapprobation du V twin. En ville ou dans la circulation, il faut donc régulièrement recourir à la boîte, descendre un, voire deux rapports, pour maintenir le moteur dans la plage qui lui convient.
Une conduite attentive, appliquée même, qui suppose qu'on connaît son moteur, qu'on sait anticiper ses mouvements d'humeur et qu'on est capable de vivre avec lui. Ce qui n'est pas forcément à la portée de tout le monde.
En comparaison, la Tiger apparaît nettement plus conciliante. A l'inverse du twin italien, son trois pattes est d'une souplesse remarquable, acceptant de descendre à très basse vitesse sur un rapport supérieur sans rechigner. Le seul point qui demande de l'attention, c'est le gabarit et le poids. Non pas qu'il soit excessif, mais on sent un centre de gravité haut placé surtout lorsque le réservoir de 20 litres est plein. La Triumph possède une selle assez éloignée du sol, avec 835 mm. Le bon côté, c'est qu'on profite d'une position de conduite très agréable, avec des jambes peu pliées. L'inconvénient, c'est que conjugué au poids en hauteur, cela rend la moto plus difficile à déplacer à l'arrêt et parfois intimidante lors des manœuvres à très basse vitesse. Du moins au début, car l'anglaise possède un excellent équilibre qui facilite grandement les opérations. Autre détail fort apprécié des pilotes petits, la béquille latérale qui se déploie automatiquement dès lors qu'elle a dépassé l'axe perpendiculaire à la moto. La sensation de lourdeur s'estompe très vite et la Tiger se révèle très à son aise en ville, maniable et d'une agilité inattendue dans la circulation dense. Dotée d'un gabarit comparable à celui de la Triumph, la KTM est une moto qui impose le respect. Plus étroite que l'anglaise au niveau des genoux du fait que son V twin est nettement moins large que le tri, la SMT permet de poser un pied au sol sans trop de difficulté malgré une selle perchée à 855 mm. C'est 20 mm de moins que sur la SM. Ajoutez des suspensions plus courtes, et vous obtenez un équilibre différent. On n'a plus

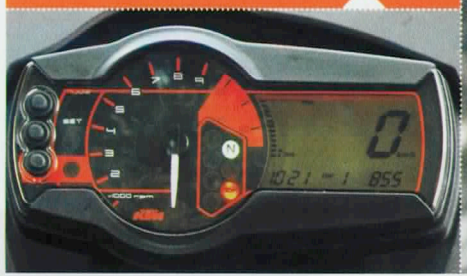
l'impression de chevaucher un percheron comme c'est le cas sur la Supermoto, on se sent davantage intégré. La position de conduite est très détendue : buste bien droit, jambes peu pliées, genoux pouvant serrer le réservoir, on jouit d'une vision dominante toujours très plaisante, un peu comme sur un trail. L'équilibre, la facilité font aussi penser à un gros trail, mais l'efficacité quand la route devient sinueuse est celle d'un roadster de très haut niveau comme on va s'en rendre compte dès les premières courbes.

SMT, Super Mutante Talentueuse

Avant de passer à l'attaque, laissons la Katoche se dévoiler progressivement. Le confort est formidable. Les suspensions filtrent tout au point qu'on ne fait plus très attention à la qualité du revêtement. Les trous et les bosses sont si efficacement filtrés que rares sont les chocs qui remontent jusqu'au pilote. Sans prétendre rivaliser avec celle d'une vraie GT, la bulle offre une protection correcte, et, sur autoroute par exemple, la pression de l'air est bien atténuée. Le moteur contribue à la facilité de conduite par sa souplesse qui permet de repartir de 1 500 tours en 4e sans cognements. Parallèlement à cette disponibilité, on remarque par moments une réponse un peu sèche à la remise des gaz, surtout lorsqu'on est prisonnier de la circulation urbaine et que la température commence à grimper. Le twin en V délivre un couple appréciable à bas régime mais de manière peu démonstrative. Il pousse, progressivement, avec une vigueur qui se raffermit au fur et à mesure que l'on monte dans les tours mais sans jamais se montrer agressif. Au point que sur les routes à arsouille du Vercors ont le trouvera parfois un peu trop gentil. Même mené à la cravache, le LC8 reste assez linéaire, dénué de ce soupçon de méchanceté qui donne du piment à la conduite. On le voudrait un peu plus hargneux et aussi un peu plus puissant. Le problème de la SMT, c'est qu'elle dispose d'une partie-cycle exceptionnelle. Son équilibre, son homogénéité, repoussent les limites de la conduite sur route ouverte au-delà de ce à quoi on est habitué. Pour s'en convaincre, il convient de raffermir les suspensions, sinon les réglages souples provoquent des mouvements de bascule trop prononcés, une certaine inertie dans les balancés ainsi qu'un léger déséquilibre de l'arrière lors des freinages violents. Un peu de précharge en plus à l'arrière et une détente plus freinée corrigent le problème et après s'être présentée comme une GT Sportive, la SMT se transforme en roadster diabolique. Virages serrés ou grandes courbes rapides, épingles à cheveux ou enfilades négociées plein gaz, la KTM impressionne par son efficacité. Stable, précise, elle parvient à se montrer agile dans les enchaînements en dépit de son poids relativement conséquent et d'un empattement ➤

KTM **990 SMT**

Héritage
Par son aspect, le bloc instrument rappelle que la culture KTM est l'enduro. L'écran est un peu petit mais fournit les infos indispensables. Il manque juste une jauge.

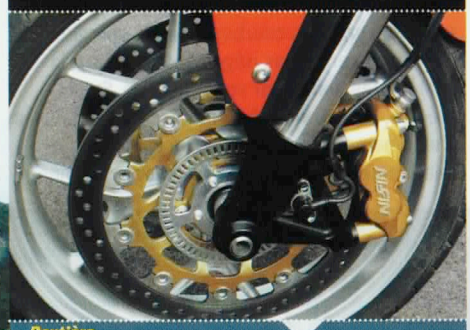


Héritage (bis)
Le bouchon de réservoir en résine, qu'il faut poser quelque part quand on refait le plein, ça aussi ça évoque l'enduro. Au moins il ferme à clef et avec ses 19 litres de contenance, le réservoir permet de voir venir.

Prudent
Le freinage est puissant mais offre une attaque plus GT que sportive, ce qui évite les mauvaises surprises mais dénote un peu en conduite musclée. Il doit être possible d'obtenir plus de mordant avec des plaquettes différentes.

Triumph **1050 TIGER ABS**

Déjà vu
A quelques nuances près (absence du rapport engagé et des diodes d'alerte régime, mais présence d'une jauge) on retrouve le même tableau de bord que sur la Street. Mais sans les reflets dans le compteur de vitesse.



Routière
L'ABS (+ 700 €) n'affecte pas le freinage avant, mais se déclenche rapidement à l'arrière.

Si elle conservé l'allure d'un gros trail, la Tiger est une pure routière sans aucune aspiration à quitter le bitume.

CONS
6,1 LITR
/ 100 k

*Plus orientée GT que la KTM, la Tiger pe
quand même de profiter des routes qui tourn*

Points FORTS
- Moteur réjouissant à mi-régime
- Châssis très efficace à l'attaque
- Facilité améliorée sans renier l'esprit

Points FAIBLES
- Prise en mains nécessaire malgré tout
- Moteur pas souple du tout
- Manque de mordant du frein avant

3>. TRIUMPH. 1050. TIGER. ABS.

Ducati **1100 MONSTER**

Décoratif
Le saut de vent n'a pas de fonction opérationnelle, il est juste là pour habiller l'avant. La position de conduite est spéciale, mais une fois s'y est fait, elle est plutôt rationnelle.

Moto Stop
Le capotage de selle est élégant mais peut s'avérer encombrant en cas de rencontre imprévue. Puisqu'on l'évoque, la passagère n'est pas si mal installée que ça.

Points FORTS
- Moteur rempli, vigoureux et facile
- Équilibre général
- Confort de suspensions

Points FAIBLES
- Moto un peu haute et lourde
- Bulle non réglable
- Éclairage moyen

CONSO
6 LITRES
/ 100 km

*La Monster a bien évolué. Plus facile d'acc
malgré tout gardé une vraie personnali
moteur offre de vraies sen*

2>. DUCATI. 1100. MONSTER.

UNE MONSTER QUI SE DÉVOILE

La Ducat', j'ai eu l'occasion de l'essayer deux fois avant cette balade dans le Vercors. Jamais deux sans trois comme on dit, mais cette fois, c'est la bonne. La bonne car les deux précédentes, la Monster ne m'avait pas convaincu. Bien que ce soit une bonne moto, elle reste raide et exigeante à piloter. Mais dans le Vercors, j'ai redécouvert une autre moto. Quand on a compris qu'il faut s'en occuper, la route s'ouvre à vous... Angles de dingue, passage en courbe ultra rapide, direction très précise, elle m'a carrément bluffé au point de ne plus vouloir la prêter...sauf quand la route se dégradait !

La KTM est évidemment une révélation. Comme sur la Superduke, la SMT vous pousse à rentrer (et à sortir !) toujours plus fort des virages tant l'inertie est à peine perceptible. La BM' n'est pas la plus excitante, mais c'est celle que je choisirais au quotidien tant elle s'adapte à toutes les situations. Tiger et Street ont tremblé chaque fois que je les mettais sur la roue arrière, la faute à ce trois cylindres tellement fun et onctueux... J'en oublie une ? Ah oui... la Shiver est sympa mais rien ne m'attire... à part peut-être les échappements !

Juju

de gros trail routier. En fait, elle n'est pas loin de pouvoir rivaliser avec une Superduke tout en proposant un confort et une facilité nettement supérieurs. Face à un tel niveau d'efficacité, le freinage offre une attaque un peu "gentille", davantage pensée pour la conduite normale et une fourche réglée très souple que pour des zones retardées au maximum. La puissance en revanche est bien là. De même, on aimerait une mécanique plus agressive qui pourrait vous aider à bousculer un peu le caractère imperturbable de la SMT.

Dompter le tigre, amadouer le Monstre

Quand on descend de la KTM pour passer à la Tiger, le changement est profond. Malgré des dimensions voisines, la Triumph paraît plus grosse et surtout plus lourde. Côté moteur, le trois cylindres séduit par sa douceur mais surtout par sa réponse musclée dès les bas régimes et une bonne allonge dans les tours. Une mécanique à la fois docile et vaillante, discrète et expressive qui s'adapte à toutes les situations et se prête à tous les modes de conduite. Excellente grande routière grâce à son confort, une protection très correcte et une autonomie importante, la Tiger incite spontanément à un pilotage rapide mais enroulé, préférant des entrées en courbe sur l'élan aux freinages brutaux qui font plonger la moto sur sa fourche. Les réglages de suspensions logiques vont dans le sens d'un compromis harmonieux entre confort et tenue de route. Un choix qui permet d'adopter une bonne cadence sur route rapide mais oblige à réfréner ses ardeurs sur un parcours montagneux, imposant des ruptures de rythme brutales. Pour essayer de suivre la cadence imposée par la KTM, il faut sérieusement revoir les réglages de suspensions, remonter l'arrière et freiner l'hydraulique. Une opération qui dégrade sérieusement le confort mais donne de nouvelles possibilités à la Triumph. Moins alerte que la Katoche à cause de son poids et de son équilibre différent, la Tiger permet quand même de rouler fort et n'est jamais complètement larguée. Mais il faut déployer plus d'effort et adopter un style de conduite qui apparaît décalé par rapport à l'esprit de la moto. Son programme est plus soft, plus Sport-GT que roadster déjanté. Nouveau dépaysement en passant à la Ducati. On a vu que la position de conduite réclamait un minimum d'habitude et le moteur requiérait un mode d'emploi assez précis. Il faut donc donc s'accorder un peu de temps pour prendre la mesure de la moto et comprendre sa logique. Une fois cette phase de découverte accomplie, la partie-cycle se révèle formidablement adaptée à la conduite sportive sur route ouverte. L'agilité de l'avant permet des entrées en courbe démentes, ne reste ensuite qu'à entraîner le reste de la moto dans le même sens. Il faut y mettre du sien, ne pas hésiter à bouger un peu sur la selle, sortir un genou, plaquer l'autre sur le réservoir, déplacer le pied sur le repose-pied intérieur, bref il faut piloter. Mais quelle récompense de se retrouver difficile à suivre pour les copains sur une machine qui, une heure plus tôt, vous laissait perplexe. Seul petit reproche, un frein avant qui manque d'attaque et oblige a serrer fort le levier pour obtenir la puissance désirée. Le moteur est très, très plaisant. Il suffit d'une impulsion pour se voir propulsé dans les bouts droits. De toutes les motos de l'essai, c'est lui qui pousse le plus fort sur une simple rotation de la poignée de gaz. Décidément le twin en L à air et deux soupapes a drôlement bien évolué. Dans cette version 1100 il est rond, bien rempli, avec cette façon de tracter qui n'appartient qu'à lui.

Rencontre du troisième type

Destinée à jouer le rôle du roadster dans cette confrontation, la Ducati Monster est conforme à ce qu'on en attendait. Des trois, elle est sans hésitation la moins polyvalente, la plus exclusive dans ses options, mais elle est aussi celle qui offre la personnalité la plus affirmée. La KTM 990 SMT impressionne par son équilibre et ses qualités de partie-cycle exceptionnelles. Mais le plus étonnant est de pouvoir proposer une telle efficacité en conciliant une grande facilité de conduite et une polyvalence qui ouvre toutes les possibilités, du voyage avec passagère et bagage à l'arsouille face aux roadsters les plus teigneux, voire aux hypersports. Nouveau venu dans le monde de la moto de route, KTM inaugure avec la SMT un type de compromis proche de l'idéal pour ceux qui rêvent d'une moto capable d'assumer le quotidien et les virées "plaisir". La Tiger offre elle aussi une polyvalence intéressante mais sur un mode plus sage et plus conventionnel. Elle a beau avoir opté pour des roues, pneus et suspensions de pure routière, elle a conservé l'esprit gros trail où l'aisance, le confort et la modularité

Didier

« J'ai un vrai coup de cœur pour la Ducati. Sinon, j'adore la formidable homogénéité de la KTM. Mais, c'est marrant, elle ne me fait pas vibrer ».

Olivier

« J'ai bien aimé la Ducati. Je dois être habitué aux motos un peu physiques avec ma Buell, mais la Monster a un moteur qui distille des sensations. Sinon, j'ai aussi apprécié la Tiger. Je lui mets des sacoches et je pars en balade avec ma femme ».

À LA LOUPE, À LA POMPE, AU CHRONO...

SUSPENSIONS	990 SMT	1100 MONSTER	1050 TIGER
Précharge ressorts AV	oui	oui	oui
Compression AV	oui	oui	oui
Détente AV	oui	oui	oui
Précharge ressort AR	oui	oui	oui
Compression AR	oui	non	non
Détente AR	oui	oui	oui
Accessibilité réglages AR	moyenne	bonne	bonne

TABLEAUX DE BORD	990 SMT	1100 MONSTER	1050 TIGER
Compteur	digital	digital	digital
Lisibilité	bonne	moyenne	médiocre
Zone rouge à	9 750 tr/min	sans	10 000 tr/min
Trip(s)	2	1	2
Temp. moteur	non	oui	oui
Temp. extérieure	non	non	non
Jauge essence	non	non	oui
Témoin de réserve	oui	oui	oui
Décompte km sur réserve	oui	oui	oui
Horloge	oui	oui	oui
Indic. de rapport engagé	non	non	non
Contrôle pression pneus	non	non	non
Ordinateur de bord	non	chrono	oui

SÉCU./DIM./ÉQUIP.	990 SMT	1100 MONSTER	1050 TIGER
Avertisseur sonore	★★★	★★★	★★★
Béquille latérale	★	★★★	★★★★
Lisibilité instruments	★★★★	★★★	★★★★
Rétroviseurs	★★★	★★★	★★★★
Ergonomie commodos	★★★★	★★★★	★★★★
Rayon de braquage	★★★★	★★★	★★★★
Transport antivol	★★★★	0	★★★★

PERF./REPRISES	990 SMT	1100 MONSTER	1050 TIGER
Vitesse pour 1 000 tr/min sur le dernier rapport	26,6 km/h	26 km/h	27 km/h
Vitesse à 110 km/h compt.	107 km/h	104 km/h	105 km/h
Vitesse à 130 km/h chrono	135 km/h	138 km/h	138 km/h
Vitesse maxi compteur	+ 220 km/h	env. 215 km/h	env. 230 km/h
Reprises sur dernier rapport			
60 à 90 km/h	4"5	n.m.	3"5
90 à 130 km/h	5"2	4"8	4"2

CONSO. DE L'ESSAI	990 SMT	1100 MONSTER	1050 TIGER
Mini	6,9 l/100	5 l/100	5,7 l/100
Maxi	7,7 l/100	7,5 l/100	7,3 l/100
Moyenne	7,3 l/100	6 l/100	6,1 l/100
Autonomie moy. < réserve	205 km	180 km	260 km

REMERCIEMENTS

A Starter Motos pour le prêt de la KTM.
Starter Motos : concessionnaire KTM, Kawasaki et Yamaha, RN6, ZAC des Combes, 71000 Varennes les Mâcon.
Tél. : 03 85 29 18 62. www.startermotos.fr

Sécurité & Détails

AMORTISSEUR DE DIRECTION
Aucune n'en est munie.

ANTIVOL
Verrouillage de la direction classique sur les trois plus clé codée sur la seule KTM.

APPEL DE PHARE
Classiquement à l'index gauche sur les trois.

AVERTISSEUR
Assez puissant sur les trois, celui de la KTM étant le plus aigu du lot.

BAGAGES
La KTM est équipée en série d'un large porte paquet et offre de nombreux points d'ancrage sur les protections de pots et les supports de valises. La Triumph se contente de 4 crochets sous la selle. Sur la Ducati, il faudra déposer le capot de selle puis se servir des anneaux sur les platines des repose-pieds pour accrocher des sandows.

BÉQUILLE
Latérale seulement pour tout le monde. Plutôt accessible sur la KTM, mais elle ne donne pas assez d'inclinaison. Faire très attention à l'endroit où on stationne la moto. Celle de la Tiger est parfaite, celle du Monster plutôt bien faite et stable.

COMMODOS
Classiques. Sur la Ducati, la navigation entre les fonctions de l'ordinateur de bord se fait sur le commodo gauche. Sur la KTM et la Triumph il faut tâtonner sur le bloc instruments.

DÉMARRAGE
L'injection gère la mise en route et le ralenti sur les trois motos. La Tiger exige qu'on débraye même au point mort.

ECLAIRAGE
Éclairage très correct sur la KTM, mais l'amplitude des mouvements au freinage raccourcit la portée du phare. La Ducati éclaire bien, la Tiger s'avérant un peu timide en feux de croisement, meilleure en feux de route.

ESPACE DE RANGEMENT
Un espace assez vaste mais non compartimenté sur la KTM. Celui de la Tiger permet l'emport d'un antivol, la Ducati ne permet rien.

ESSENCE
Bouchon type enduro sur la KTM, non solidaire du réservoir (en résine). Pas de robinet ni de starter mais une jauge à segments plus un témoin de réserve. Réservoir synthétique sur la Ducati, en tôle sur la Triumph, avec dans les deux cas un bouchon sur charnière. Pas de robinet, ni de starter ni de jauge. Sur la Ducati on dispose d'un décompte des kilomètres au passage sur la réserve, la Triumph annonce l'autonomie restante en fonction de la conso instantannée.

HUILE
Contrôle de niveau par durit translucide le long du réservoir séparé sur la KTM, par un hublot sur le carter de la Monster, via une jauge solidaire du bouchon sur la Tiger.

LEVIERS
Réglage des 2 côtés sur la KTM et la Ducati, sur le seul levier de frein sur la Tiger.

PASSAGER
Selle large et moelleuse, la KTM accueille son passager correctement mais attention à la proximité des pots. Selle moelleuse, suspension confortable, on serait bien installé sur la Tiger s'il n'y avait la protubérance du pot qui oblige à écarter la jambe droite. En plus l'arceau de maintien n'est guère pratique. La Monster n'est pas si hostile qu'on pourrait le penser. On n'y est pas mal installé, même si les jambes sont un trop repliées.

RÉTROVISEURS
Bien écartés sur la KTM , mais un peu sujets aux vibrations. Un peu vibreurs aussi sur la Ducati mais suffisamment clairs malgré tout. Bien à tous points de vue sur la Tiger.

SÉCURITÉ AU DÉMARRAGE
Impossible de partir en oubliant la béquille latérale.

SUSPENSIONS
Réglables de partout sur la KTM. Précharge de ressort et détente à l'avant comme à l'arrière sur la Tiger, précharge, compression+détente sur la fourche de la Ducati, précharge et détente à l'arrière. Dans tous les cas un outillage est nécessaire et l'accessibilité moyenne.

TABLEAU DE BORD
La KTM conserve un compte-tours à aiguille (zone rouge à 9 750), un écran regroupant les infos complémentaires : heure, trips 1 et 2, kilométrage total, vitesse. Même disposition sur la Triumph avec un compte tours analogique (zone rouge à 10 000 tr/min) dans lequel se trouve une fenêtre pour la vitesse et les kilométrages alors qu'un écran placé à gauche se charge de l'heure et de l'ordinateur de bord (conso instantanée, moyenne, temps de roulages, vitesse moyenne, vitesse maxi, autonomie restante). Beaucoup d'infos aussi sur la Ducati avec, en sus des trips et odomètres permet de vérifier la tension de la batterie, d'enclencher le chrono ou d'opter pour un compte tours numérique et non plus par bargraphe (illisible , ou presque).

TENSION DE CHAÎNE
Axe poussé avec des coulisseaux bien réalisés sur la KTM et la Triumph, par excentrique sur la Ducati.

TROUSSE À OUTILS
Outillage abondant et de bonne qualité sur la KTM, minimaliste sur les deux autres.

Duo

CARNET DE BORD

Essai réalisé :
du 10 au 13 juin

Kilométrage total :
1 800 km (750 d'autoroute, 850 de route, le reste à Paris et région). Sauf pour la KTM qui a effectué 905 kms dont 750 de route.

Kilométrage des motos au départ de l'essai :
KTM : 1723 km, Ducati : 1 930 km, Triumph : 4 917 km.

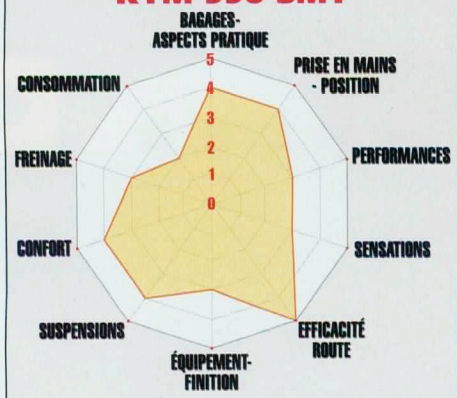
Configuration : d'origine sauf pot Arrows homologué sur la Tiger.

Pneus : Conti Sport Attack sur la KTM, Bridgestone BT 016 sur la Ducati et Michelin Pilot Road sur la Triumph.

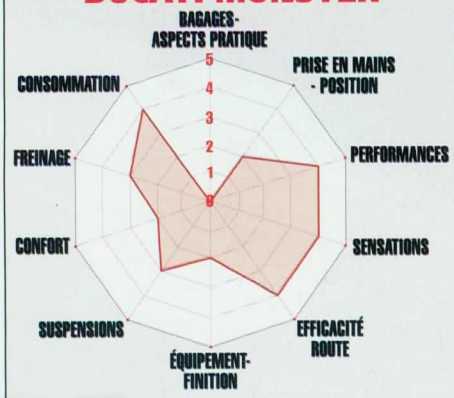
Incidents ou pannes : aucun

D'UN COUP D'ŒIL !

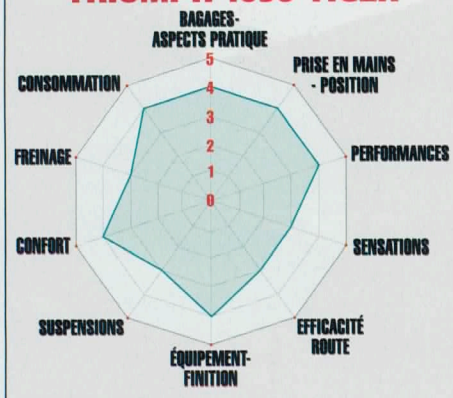
KTM 990 SMT



DUCATI MONSTER



TRIUMPH 1050 TIGER



LA SYNTHÈSE MOTO2 :
La KTM SMT réalise un remarquable compromis facilité-fonctionnalité-efficacité. La Tiger est une grande routière polyvalente, la Ducati Monster un vrai roadster capable d'exalter les sensations de conduite.

FICHE TECHNIQUE

	KTM 990 SMT	DUCATI 1100 MONSTER	TRIUMPH 1050 TIGER
Moteur			
Type	bicylindre en V à 75°, 4 t., refroidi par eau	bicylindre en V à 90°, 4 t., refroidi par air et huile	3 cylindres en ligne, 4 temps, refroidi par eau
Distribution	2 ACT/cylindre entraînés par chaîne, 4 soupapes par cylindre	1 ACT/cylindre entraîné par courroie, 2 soup./cyl. à rappel desmodromique	2 ACT entraînés par chaîne, 4 soupapes par cylindre
Cylindrée	999 cm³	1 078,5 cm³	1 049,8 cm³
Alésage x course	101 x 62,4 mm	98 x 71,5 mm	79 x 71,4 mm
Rapport volumétrique	11,5 à 1	10,7 à 1	12 à 1
Puissance/régime	106 ch à 9 000 tr/min	95 ch à 7 750 tr/min	106 ch à 9 400 tr/min
Couple/régime	9,7 mkg à 7 000 tr/min	10,5 mkg à 4 750 tr/min	10,2 mkg à 6 250 tr/min
Alimentation	injection électronique	injection électronique Ø 45 mm	injection électronique Ø 44 mm
Transmission			
Boîte de vitesse	à 6 rapports	à 6 rapports	à 6 rapports
Secondaire	par chaîne, braquet 17 x 41 (2,411 à 1)	par chaîne, braquet 15 x 39 (2,6 à 1)	par chaîne, braquet
Partie cycle			
Cadre	treillis tubulaire en acier au chrome molybdène, bâti arrière en alu	treillis tubulaire en acier raccordé à un bâti arrière en fonderie	tubulaire en aluminium de type ouvert, moteur suspendu
Suspension avant débattement	fourche inversée White Power Ø 48 mm entièrement réglable 160 mm	fourche inversée Ø 43 mm réglable en préch., comp. et détente 130 mm	fourche inversée, Ø 43 mm, réglable en préch., comp. et détente 150 mm
Suspension arrière débattement	bras oscillant en alu actionnant un combiné ressort-amort. réglable en précontrainte, comp. et détente 210 mm	monobras en fonderie actionnant un combiné unique réglable en précharge et détente. 148 mm	bras oscillant en fonderie d'alu, actionnant un combiné réglable en précharge de ressort, comp. et détente 145 mm
Frein avant	2 disques Ø 305 mm, étriers 4 pistons à fixation radiale	2 disques Ø 320 mm, étriers 4 pistons opposés à fixation radiale.	2 disques Ø 320 mm, étriers à 4 pistons opposés à fix. radiale, ABS en option
Frein arrière	simple disque Ø 240 mm, étrier 2 pistons	disque Ø 245 mm, étrier à 2 pistons opposés	disque Ø 245 mm, étrier double piston
Pneus	AV : 120/70 x 17 - AR : 180/55 x 17	AV : 120/70 x 17 - AR : 180/55 x 17	AV : 120/70x17 - AR : 180/55 x 17
Dimensions et poids			
Angle de col./chasse	24,4°/109 mm	24°/n.m.	23,2°/87,7 mm
Empattement	1 505 mm (+ou – 15 mm)	1 450 mm	1 510 mm
Longueur	2 150 mm	2 121 mm	2 110 mm
Hauteur	1 350 mm	1 149 mm	1 320 mm
Hauteur de selle	855 mm	810 mm	835 mm
Réservoir /réserve	19 l/3,7 l	15 l/3,5 l	20l / 4 l.
Poids à sec	196 kg/222 kg	169 kg/191 kg	201 kg/231 kg
Infos pratiques			
Coloris	orange ou noir	rouge cadre rouge, argent cadre rouge, noir cadre noir	noir, orange, blanc
Garantie	2 ans pièces et M.O, km. illimité.	2 ans pièces et M.O, km. illimité.	2 ans pièces et M.O, km. illimité.
Disponibilité	immédiate	immédiate	immédiate
Importateur	KTM France : 04 37 25 14 60 www.ktm.fr	Ducati France : 01 56 05 60 00 www.ducati.fr	Triumph France : 01 64 62 38 38 www.triumph .co.uk
Prix	**12 390 €**	**11 200 €**	**10 900 € (ABS + 700)**
Vidange	tous les 7 500km	tous les 12 000 km	tous les 10 000 km
Jeu aux soupapes	tous les 15 000 km	tous les 24 000 km	tous les 20 000 km